

ATTI DEL CONVEGNO
ITALY-CINA: AN ANCIENT CULTURAL HERITAGE
AND THE CHALLENGE FOR FUTURE DEVELOPMENT

Bologna - 22 - 23 Ottobre 2012
Università di Bologna-Dipartimento di Storia, Culture, Civiltà
CNR-ISMAR di Bologna

a cura di
ADRIANA GALVANI

© Giraldi Editore 2013
Tutti i diritti riservati

commerciale@giraldieditore.it
info@giraldieditore.it
www.giraldieditore.it

ISBN 978-88-6155-515-0

Marzia Marchi

Dip. di Storia e Culture Umane-UNIBO

**RELAZIONI MARITTIME FRA CINA E ASIA SUD ORIENTALE: LE
TESTIMONIANZE STORICHE DI HOI AN (VIETNAM)**

Introduzione

La dimensione continentale della Cina è stata quella maggiormente riconosciuta e valorizzata a livello storico e geografico, ma accanto a questa rivestono notevole interesse anche le relazioni marittime che, in vari periodi storici, hanno collegato le coste cinesi-specialmente quelle delle province meridionali a sud della foce del fiume Yangtze- con le penisole ed arcipelaghi dell'Asia sud-orientale. Si deve rilevare, in generale, che a periodi d'apertura si sono alternate fasi di chiusura verso i traffici marittimi della Cina (come pure del Giappone e della Corea) ma anche in questi momenti le relazioni hanno trovato altri approdi ed altre forme, come quelle d'intense migrazioni di cinesi, che si sono insediati, in via provvisoria o definitiva, nei paesi del Sud est-asiatico.

Questo contributo intende indagare su alcune caratteristiche del contesto marittimo fra la Cina e l'Asia sud-orientale, per cui alcuni studiosi hanno utilizzato anche la metafora di "mediterraneo asiatico". Il periodo d'interesse è quello della prima età moderna, e il caso di studio, da cui osservare tali processi, è costituito dalla cittadina del Vietnam centrale, Hoi An (chiamata allora *Faifo* dagli europei) che è stata, fra XVI e XVIII secolo, un nodo di scambi fra la Cina, il Giappone e l'Asia sud orientale e in cui i portoghesi furono autorizzati a commerciare. Hoi An è particolarmente interessante perché oggi conserva la struttura urbana risalente a quel periodo e ci documenta le relazioni fra varie componenti etniche della popolazione, evidenti ancora nel paesaggio urbano. Proprio per questo è stata dichiarata patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO nel 1999, ed è divenuta una meta del turismo culturale in Vietnam.

La Cina e l'Asia sud-orientale nella prima età moderna

Il concetto di "mediterraneo asiatico", è stato utilizzato da vari studiosi per indicare le relazioni marittime fra le coste continentali e le isole e arcipelaghi che si affacciano sul Mar cinese orientale e su quello cinese meridionale (detto anche mare orientale). Il termine non si riferisce tanto ad analogie geografico - fisiche, giacché esistono importanti differenze di dimensioni e ambienti fra il mare

Mediterraneo e il contesto marittimo asiatico. Il paragone è invece utilizzato per indicare le relazioni, che in vari momenti storici sono state portate avanti attraverso una rete di centri costieri interessati da scambi, oltre che da regole comuni. Si tratta quindi di una metafora che si riferisce particolarmente al Mar cinese meridionale (fra Cina, Indocina, Indonesia, Filippine e Malesia.)⁵⁵. Su quest'area, che era chiamata dai cinesi il *Nanyang* (mari del Sud), confluirono anche le rotte interessanti il Giappone meridionale, attraverso le isole Ryukyu e Kyushu, dove il porto di Nagasaki fu per secoli l'unico avamposto dei commerci nipponici.

Gli spostamenti via mare, fino all'avvento della navigazione a vapore, erano governati dai monsoni che, per la loro periodicità, hanno favorito e cadenzato i tempi delle relazioni e degli scambi. All'inizio dell'anno ci si spostava dalla Cina all'Asia sud orientale, con il favore dei venti di nord-est, mentre da giugno in poi si andava in direzione opposta, con il monsone estivo di sud-ovest (Gipouloux, 2009, p.128.).

Le motivazioni per gli scambi erano di natura ecologico-ambientale, perché si voleva arrivare ai prodotti tropicali del sud, le spezie in primo luogo, scambiate con i manufatti di ceramica e di seta provenienti dalla Cina. Anche le materie prime minerarie, fra cui l'oro e soprattutto l'argento, divennero sempre più importanti nel corso dei secoli dell'età moderna; provenivano dal Giappone, ma poi soprattutto dalle Americhe attraverso le rotte fra Acapulco e Manila in mano agli Spagnoli. Erano percorse una volta all'anno nelle due direzioni dal famoso galeone di Manila, operativo fra 1593 e 1813 (Idem, p.148.)

Un'intensificazione delle relazioni fra Cina continentale e Asia sud-orientale si ha fra XIV e XV secolo, periodo che è considerato l'inizio "dell'età del commercio" in quest'area, con le eccezionali aperture internazionali dei primi imperatori Ming, contrassegnate dalle spedizioni e dai viaggi guidati dall'ammiraglio Zheng He, per conto della corte imperiale⁵⁶. Si trattava d'iniziative diplomatiche ed economiche dirette dalla Cina ai regni presenti nell'area, improntate al sistema dei tributi con cui i sovrani locali, che entravano nell'orbita di relazioni pacifiche con il celeste impero, erano accreditati all'invio di "missioni" tributarie costituite dai loro prodotti tipici, come i chiodi di garofano, la noce moscata e le spezie (Reid, 1990). L'importanza di questi scambi è data, per esempio, dal fatto che alcuni dei beni più scambiati nel XV secolo, come il pepe ed il legno di sandalo, divennero di larga diffusione nella Cina continentale, tanto da essere usati come parte della paga dei soldati (Idem, p.5).

55 Questo paragone fra l'Asia sud-orientale ed il Mediterraneo, risale agli anni 1930, ed è stato ipotizzato da vari studiosi europei, in primo luogo olandesi, francesi, anglosassoni (Gipouloux, 2009, p.1-2).

56 Durante i sette famosi viaggi, la flotta delle giunche cinesi, accompagnata dalla grande "nave del tesoro", raggiunse anche le coste dell'Africa orientale fino all'odierno Mozambico (Marchi, 2009b, p.24 sgg.). Le attività marittime cinesi si erano già sviluppate in epoche precedenti (dal X secolo) durante le dinastie Song e Yuan, come si deduce anche dai racconti di Marco Polo (Curtin, 1999, p.131).

Fra le zone interessate dagli scambi, c'era anche il regno Champa, nel centro del Vietnam, dove è localizzata la città di Hoi An, di cui parleremo in seguito. Oltre agli effetti commerciali queste missioni portarono anche all'insediamento di mediatori culturali sino-asiatici.

Uno degli eventi della storia cinese, che ha suscitato maggiori interrogativi storiografici⁵⁷, è la messa al bando dei traffici marittimi decretata dagli imperatori Ming nel 1433, con cui si proibirono sia le missioni portate avanti sotto l'egida imperiale, che i commerci privati. Per mantenere le comunicazioni fra il nord e il sud del paese, era stato attivato il grande canale imperiale, la via d'acqua interna che costituirà l'asse di collegamento fra Hangzhou e Pechino⁵⁸. I territori della Cina meridionale costiera, però, risentirono particolarmente della proibizione. Le città portuali a sud della foce dello Yangtze⁵⁹, che erano state protagoniste dei traffici marittimi, soffrirono sia per la riduzione delle loro attività, sia per la mancanza di sicurezza contro gli attacchi dei pirati, perché erano state smantellate le difese costiere. Il declino economico ebbe come conseguenza la riduzione della popolazione e l'avvio di movimenti migratori diretti verso l'Asia sud-orientale (Skinner, 1985, p.276-7.); un flusso di persone che, alimentatosi a periodi alterni nel corso dei secoli successivi, ha portato oggi alla presenza nell'area di una popolazione di circa venticinque milioni di abitanti di origine cinese (Chin, 2000, p.3.).

Sarà proprio per rispondere alle rimozioni delle province meridionali dell'impero, che si attuerà un rallentamento delle proibizioni agli scambi marittimi di privati fra la Cina e l'Asia orientale nel 1567. Questi provvedimenti non interesseranno i rapporti con il Giappone, verso cui l'Impero di mezzo aveva bandito ogni scambio dal 1557 (Diffie-Winius, 1985, p.462). In questo paese, dopo un periodo di guerre intestine, bisognerà attendere l'epoca Tokugawa all'inizio del XVII secolo, per provvedimenti di apertura verso l'esterno, con la concessione di permessi ai commercianti.

Intanto, nel XVI secolo, sui mari della Cina erano comparsi gli Europei, in particolare i Portoghesi, che avevano conquistato Malacca nel 1511, controllando così lo stretto omonimo. Negli anni successivi essi operarono come mediatori nei commerci fra le varie parti dell'Asia orientale e sud orientale, dal loro avamposto di Macao, dove nel 1557 avevano ottenuto la possibilità di insediarsi, dopo i

57 In genere si fa riferimento alle necessità di difesa del confine terrestre settentrionale che hanno spinto gli imperatori a concentrare là tutte le risorse, oppure alla minaccia costituita dalla casta degli eunuchi, a cui era attribuito il comando delle spedizioni marittime. Infine, si richiama un più ligio rispetto dell'ideologia confuciana, che attribuisce maggiore importanza alle funzioni organizzative dello stato, piuttosto che alle attività commerciali.

58 Il canale, lungo 1.700 km, era costituito da vari tratti, esistenti anche in precedenza. Nel 1415 gli fu assegnata la funzione di trasportare l'approvvigionamento dei grani dovuti come tributi alla corte imperiale di Pechino. Inoltre necessitò di rifacimenti e miglioramenti continui, per garantire il livello d'acqua necessario alla navigazione. Questi si protrassero, nell'arco di circa 3 secoli, fino al tardo XVII secolo (Cheung, 2008)

59 Il sud della Cina risentì anche della perdita di ruolo politico per il trasferimento della capitale da Nanchino a Pechino, completato dai Ming nei primi decenni del XV secolo. Per il caso del porto di Shanghai, cfr (Marchi, 2008, p.102 sgg.)

falliti tentativi di stabilirsi a Canton, nei primi decenni del secolo. Anche il Giappone, raggiunto dai Portoghesi nel 1543, e soprattutto il porto di Nagasaki, in cui si stabilirono nel 1571, fu inserito nella rete degli scambi (Diffie-Winius, 1985, p.463). Al seguito dei Portoghesi s'imbarcarono i missionari, in particolare i gesuiti che iniziarono con successo la loro opera di evangelizzazione, specialmente in Giappone e in Vietnam. Gli Spagnoli, poi, fecero la loro comparsa nell'area con la presa di Manila nel 1571 (Skinner, 1985, p.278).

È in questo contesto storico che si sviluppa la cittadina di Hoi An, nel centro del Vietnam, di cui parleremo nei prossimi paragrafi.

I commerci internazionali a Hoi An (XVI-XVIII secolo)

Hoi An si trova alla foce del fiume Thu Bon, a circa 4 km dalla costa del Mar cinese meridionale (o mare orientale) nel Vietnam centrale, in pieno ambito tropicale umido, a circa 16° di latitudine Nord. Questa zona, a sud dell'attuale porto di Da Nang e della città imperiale di Huè⁶⁰, è interessante per la storia della penisola indocinese, perché qui, a cominciare dai primi secoli della nostra era, si sviluppò il regno dei Cham (Champa), una popolazione di origine malese, profondamente influenzata dalla cultura indiana⁶¹. Attorno alla metà del XV secolo quest'area è conquistata dai Vietnamiti provenienti da Nord e nel secolo successivo il Vietnam, pur formalmente sotto il regno di un unico sovrano della dinastia Le, è diviso fra le aree d'influenza di due feudatari, i signori Trin a nord e Nguyen a sud. Sarà l'attività diplomatica di questi ultimi verso i portoghesi e i giapponesi, finalizzata ai loro interessi politici e militari, che favorirà lo sviluppo del porto commerciale di Hoi An.

La prima descrizione di quest'area da parte di Europei si deve a un gesuita italiano, padre Cristoforo Borri, milanese, che vi soggiornò, nel primo decennio del XVII secolo⁶². La sua relazione pubblicata in italiano nel 1631 e tradotta in varie lingue, racconta le vicende d'evangelizzazione nella terra di Cocincina, come fu chiamata la parte centro-meridionale dell'attuale Vietnam. I Gesuiti, infatti, vennero in quest'area a seguito dei Portoghesi, dalla base di Macao, e ottennero un'iniziale accoglienza favorevole da parte dei governanti e della popolazione locale. Accanto all'intermediazione

60 Che sarà scelta come capitale del Vietnam all'inizio del XIX secolo, con l'unificazione del paese da parte della dinastia Nguyen.

61 Le rovine degli edifici in mattoni del santuario di My Song, nei pressi di Hoi An, testimoniano questa cultura.

62 Sulla figura di Borri, che fu docente di matematica e poi seguace delle idee di Galileo, cfr (Surdich, 1976, pp. 69-122). In questo testo è anche riportata una versione manoscritta della Relazione, poi stampata, che differisce in alcune parti da quest'ultima. Ad Hoi An nei primi decenni del XVII secolo venne anche Alexander De Rhodes, a cui si deve la trascrizione alfabetica della lingua vietnamita, con la pubblicazione di un Vocabolario Vietnamita-Portoghese-Latino, nel 1650 (Nguyen, 200, p.87).

commerciale i lusitani ebbero parte attiva anche nel trasferimento di missionari e di convertiti al cristianesimo dal Giappone, quando da qui cominciarono a essere cacciati alla fine del XVI. Tra l'altro erano cristiani molti mercanti giapponesi.

Nella Relazione di Borri è evidenziata anche la ricchezza dei prodotti della terra e dell'ambiente tropicale, i costumi delle popolazioni locali, fra cui l'uso degli elefanti come mezzo di trasporto, che suscita l'ammirazione e la meraviglia del cronista. Un aspetto rilevante che l'autore rende evidente è il favore del sovrano nell'attrarre commercianti stranieri. In particolare la città di Hoi An, che gli europei chiamavano Faifo⁶³, è presentata come il porto principale in cui avvengono gli scambi fra molti stranieri, specialmente cinesi e giapponesi, che vi tengono una fiera "che ogni anno si celebra ... e dura quattro mesi incirca" (Borri, 1631, p.96), cioè l'intervallo fra il monsone del nord e quello del sud. Le merci principali che si scambiano sono costituite soprattutto dall'argento giapponese e dai vari tipi di seta cinese.

La città è collocata a poca distanza dal mare, presso la foce di un fiume che termina attraverso due rami, usati per l'approdo delle navi.

"Quivi fu già dal re della Cocincina concesso un sito proprio ai Giapponesi e Cinesi, per fabbricarvi una città per comodità maggiore della suddetta fiera: chiamasi questa città Faifo. Ed è così grande, che ben possiamo dire che siano due, l'una dei Cinesi, l'altra de' Giapponesi, già che vivono appostati gli uni dagli altri, hanno ciascheduno li suoi Governatori distinti e vivendo li Cinesi secondo le leggi proprie della Cina e li Giapponesi secondo quelle del Giappone" (Ibidem, p.98.)

Ed effettivamente per la congiuntura storica favorevole, che vedeva il rallentamento delle proibizioni cinesi e giapponesi ai commerci esteri, in questo periodo Hoi An fu il porto più favorito per gli scambi. Infatti, fra 1604 e 1622, le navi giapponesi vi giunsero in maggior numero (69) rispetto ad altre destinazioni, come Luzon, la Thailandia, la Cambogia, Macao e il Tonchino (verso cui furono spedite rispettivamente 49, 40, 28, 21 e 20 navi) (Dror-Taylor, 2006, p.16). Contemporaneamente, proprio per la posizione geografica favorevole della costa del Vietnam centrale, gran parte delle giunche autorizzate al commercio marittimo dai porti cinesi del Fujing furono dirette a Hoi An, oltre che a Manila (circa 17 all'anno verso entrambe le direzioni)(Reid, 1990, p.10).

La situazione internazionale si modifica attorno alla metà del Seicento. I Giapponesi espellono definitivamente i cristiani, e con essi i Portoghesi da Nagasaki, nel 1636-39; contemporaneamente

63 Come risulta dalla cartografia europea coeva si hanno vari nomi, fra cui Haifo, Faifo, effetto di diverse trascrizioni fonetiche del nome locale *Hai Pho* cioè città costiera.

sono proibiti severamente i viaggi all'estero dei Giapponesi stessi. Sarà l'editto di chiusura (*sakoku*) che resterà in vigore per oltre due secoli. Per l'ultima parte del XVII secolo solo gli Olandesi- che si presentavano in Oriente meno interessati al proselitismo religioso-, ebbero la possibilità di mantenere un presidio commerciale sull'isola di Dashima, di fronte alle coste di Nagasaki. Anche in Cina le tensioni interne che portarono alla sconfitta dei Ming e all'ascesa della dinastia dei mancesi Qing nel 1644, ebbero effetti di chiusura, in particolare per contrastare i ribelli fedeli ai Ming rifugiatisi sull'isola di Formosa; la riapertura degli scambi si ebbe solo nel 1685, dopo la loro sconfitta (Gipouloux, 2009, p. 128).

Anche i signori Nguyen cominciarono a considerare il cristianesimo come una minaccia alla coesione sociale basata sulle tradizioni confuciane, e nel 1664-65 radunarono ad Hoi An tutti i cristiani: giapponesi, cinesi ed europei. Un terrore bianco si diffuse nell'area, molti furono giustiziati e i loro beni confiscati (Nguyen, 2000, p.19). D'altra parte, invece, altri Cinesi, rifugiati provenienti dalla Cina meridionale, si stabilirono in città sostituendosi ai Giapponesi. Hoi An perse poi progressivamente importanza alla fine del XVIII secolo per vari motivi, come l'interramento del suo porto fluviale, l'emergere della vicina Danang, i nuovi assetti geopolitici nell'area. Gli Olandesi, infatti, svilupparono le loro relazioni commerciali specialmente con il Vietnam del Nord, stanti le rivalità esistenti con i Portoghesi (Hoang, 2007). Furono i francesi che riallacciarono nel Settecento i contatti con l'area meridionale del Vietnam, da cui poi partirà la loro colonizzazione a cominciare dalla metà del secolo successivo.

Le testimonianze storiche a Hoi An

Il centro storico di Hoi An, è stato iscritto nel 1999 nella lista del patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO perché rappresenta un esempio di città commerciale asiatica e un luogo d'interscambio culturale fra varie componenti della popolazione. Uno dei suoi manufatti più significativi è, infatti, un ponte coperto, dalla struttura in legno con annessa una pagoda, che è chiamato ponte giapponese. Nel suo primo impianto, risale al XVI secolo e nel 1719 fu denominato *Lai Vien Kieu* (Ponte degli amici venuti da lontano), mentre l'assetto attuale è quello risultante da vari restauri successivi (Nguyen, 2000, p.13-15). Il ponte serviva per collegare le due rive di un ramo fluviale particolarmente impetuoso durante le piene, e nel contempo separava la parte assegnata ai giapponesi, da quella destinata ai cinesi, lungo l'arteria principale della città. A questa strada se ne aggiunsero altre nei secoli successivi, anche lungo la sponda del fiume, specialmente per effetto di colmate che recuperarono nuovo terreno nel 1841 e nel 1866 (Idem, p.47).

Oggi il centro storico, che ha una dimensione di 30 ettari e di 280 nella zona di frangia, è attraversato da quattro strade parallele al corso del fiume; su queste si affacciano edifici di vario interesse storico-documentale. Si tratta di abitazioni di mercanti, addossate le une alle altre, dalla struttura in muratura e dai tetti di tegole. Il piano terra è destinato alle attività commerciali e sono presenti piccole corti con giardini. Varie travi di legno caratterizzano la struttura interna, mentre le forme del tetto sono diverse a seconda che seguano o no i dettami del *feng shui* cinese (con le falde rialzate, oppure rivolte verso il basso). Alcune varianti su due piani con veranda risalgono al periodo della colonizzazione francese. D'altra parte quasi tutti gli edifici oggi conservati sono datati al XIX secolo (*The nomination*, 1996, Appendix 3A).

Altre costruzioni caratteristiche del patrimonio di Hoi An, sono quelle ad uso pubblico o collettivo per le diverse componenti della popolazione. Molte sono destinate ai gruppi di origine cinese, provenienti da vari ambiti regionali della Cina. Si tratta di Pagode riservate ai culti buddisti o confuciani, oppure di edifici a destinazione comunitaria, simili ad abitazioni, che sono usati come luoghi per il culto degli antenati delle famiglie della città. Architetture pubbliche, dalle facciate molto elaborate, definiscono gli spazi per ritrovi e assemblee, spesso collegati ai luoghi di culto.

Ulteriori manufatti che testimoniano la storia multietnica della città sono le tombe, che hanno diverse forme, a seconda che siano giapponesi, cinesi, vietnamite e occidentali, tra cui si annoverano quelle di tre missionari. Le antiche tombe risalgono al XVII- XVIII secolo, il periodo cruciale dello sviluppo internazionale di Hoi An.

Il patrimonio di Hoi An è costituito dalla cultura materiale, espressa nelle strutture fisiche della città, ma anche dalle forme della cultura immateriale⁶⁴. Entrambe sono state particolarmente rivitalizzate attraverso il turismo. La città, infatti, con circa 83.000 abitanti e 1 milione di turisti nel 2006 (UNESCO, 2008, p. 7 e 47), è divenuta una meta di turismo culturale a livello nazionale e internazionale. Oltre alla riqualificazione del patrimonio abitativo, si è operato anche per valorizzare i sistemi tradizionali di produzione dei manufatti artigianali, per cui troviamo una specializzazione nei villaggi circostanti: a Mac Kim Bong nella carpenteria del legno, a Cham Ha nella produzione di ceramiche, mentre su di un'isola fluviale si pratica l'allevamento delle salangane (*Nomination*, 1996, p. 23). I costumi e le tradizioni locali trovano la loro massima espressione nei rituali e nei Festival, che hanno varie cadenze stagionali, come per esempio l'inizio del calendario lunare. In quelle occasioni si rappresentano forme tradizionali di musica, teatro e giochi folcloristici (Idem).

⁶⁴ Vari siti asiatici, fra cui quello di Hoi An, hanno portato l'UNESCO a rivedere alcuni aspetti dell'autenticità richiesta, ai fini della tutela e conservazione del patrimonio. Sono stati infatti redatti a questo proposito un "Documento di Nara" ed un "Protocollo di Hoi An", rispettivamente nel 1994 e nel 2000. Quest'ultimo intende richiamare "le interrelazioni fra la conservazione del sito fisico, il patrimonio intangibile ed i paesaggi culturali" (Taylor K., 2004, p.430)

Per mantenere la dimensione di una città settecentesca, l'accesso all'area storica è stato regolamentato, mediante la pedonalizzazione in alcuni orari e giorni della settimana, durante i quali la circolazione è consentita solo alle biciclette. A fini turistici, ma anche per rinsaldare i legami comunitari fra le varie generazioni, è stato creato un Festival delle lanterne, oggi divenuto famoso. Si tiene il 15° giorno di ogni mese lunare ed è destinato a ricreare una visione idealizzata del passato della città. Per quel giorno, gli artefatti della modernità, come le luci elettriche e le televisioni, sono spenti negli spazi pubblici e ci si affida solo alla luce delle candele protette da lanterne di carta. Anche la vendita di prodotti turistici è ristretta ad alcune merci. Questo evento ha dato origine a nuove attività manifatturiere, come la produzione di lanterne, che si è aggiunta ad altre, come quelle dei tessuti e confezioni di seta, sviluppate in relazione all'afflusso turistico (Di Giovine, 2009).

Considerazioni conclusive

La città di Hoi An, come si è visto, rappresenta un'importante testimonianza delle reti commerciali, attive nella prima età moderna fra la Cina e l'Asia sud-orientale, e conferma l'importanza delle relazioni interasiatiche durante questa "prima globalizzazione". Si trattava specialmente di scambi fra manufatti cinesi, materie prime giapponesi e spezie, provenienti dall'Asia sud orientale, cui si aggiunsero i prodotti locali e quelli provenienti dal resto del mondo, portati dagli europei. Fino a qualche decennio fa, l'attenzione degli studiosi aveva messo in rilievo quasi esclusivamente l'espansione europea e i suoi primati nel contesto asiatico. Come hanno dimostrato le indagini più circostanziate, invece, le relazioni economiche con l'Europa costituirono solo una parte di quelle totali, almeno fino ai primi decenni dell'Ottocento, quando ci fu un cambiamento radicale nell'area. Qui dunque si deve parlare più utilmente d'interscambi euroasiatici, piuttosto che di egemonia europea, nei secoli considerati (Gunn, 2003, Gipouloux, 2009).

La città vietnamita costituisce anche un esempio di un nuovo modello urbano storico, che si è sviluppato in Asia orientale nella prima età moderna. Si tratta di un centro costiero basato su un'economia commerciale, che si differenzia dalla città regale e imperiale, la cui importanza esclusiva è fatta risalire a epoche precedenti (Lombard, 1970). Il crescente rilievo della dimensione degli scambi si riscontra anche in città preesistenti, come nel caso di Hanoi, l'attuale capitale del Vietnam, che nel corso dei secoli XVII-XVIII è descritta dagli europei per i suoi quartieri commerciali lungo il fiume, piuttosto che per la sua retrostante cittadella imperiale (Marchi, 2008, p.174).

Hoi An corrisponde, inoltre, a un modello urbano di relazioni territoriali, che è stato definito in

termini di “arcipelago” in quanto è diffuso in alcune zone costiere del sud della Cina, del Vietnam, e delle isole nell’Asia sud-orientale. Si tratta di città localizzate in strette pianure costiere, collegate al corso di fiumi e sovrastate da rilievi, per le quali nella storia sono state più facili le comunicazioni via mare, piuttosto che quelle via terra (Wheeler, 2003).

La relativa conservazione del patrimonio culturale materiale e immateriale della città, ci permette, poi, di osservare le interazioni culturali e spaziali del mondo degli scambi, e le relazioni fra la città e i villaggi limitrofi, che è una caratteristica comune ad altre zone del Vietnam (Marchi, 2009a), e all’Asia orientale più in generale.

Hoi An, infine, è oggi un esempio positivo per gli effetti indotti dal turismo culturale. Nella cittadina “addormentata” sui ritmi della risicoltura, la valorizzazione del passato e l’afflusso degli ospiti hanno portato allo sviluppo di nuove attività economiche, con il miglioramento dei redditi e delle condizioni di vita della popolazione residente. La gestione degli impatti negativi sulle risorse naturali e la conservazione delle specificità culturali, tuttavia, costituiscono le nuove sfide che la città deve affrontare, per garantire una sostenibilità a più lungo termine delle attività turistiche stesse.



Fig.1-Localizzazione di Faifo, al nord della Cocincina. Particolare della carta dell’Asia di G. De L’Isle, 1700 circa.

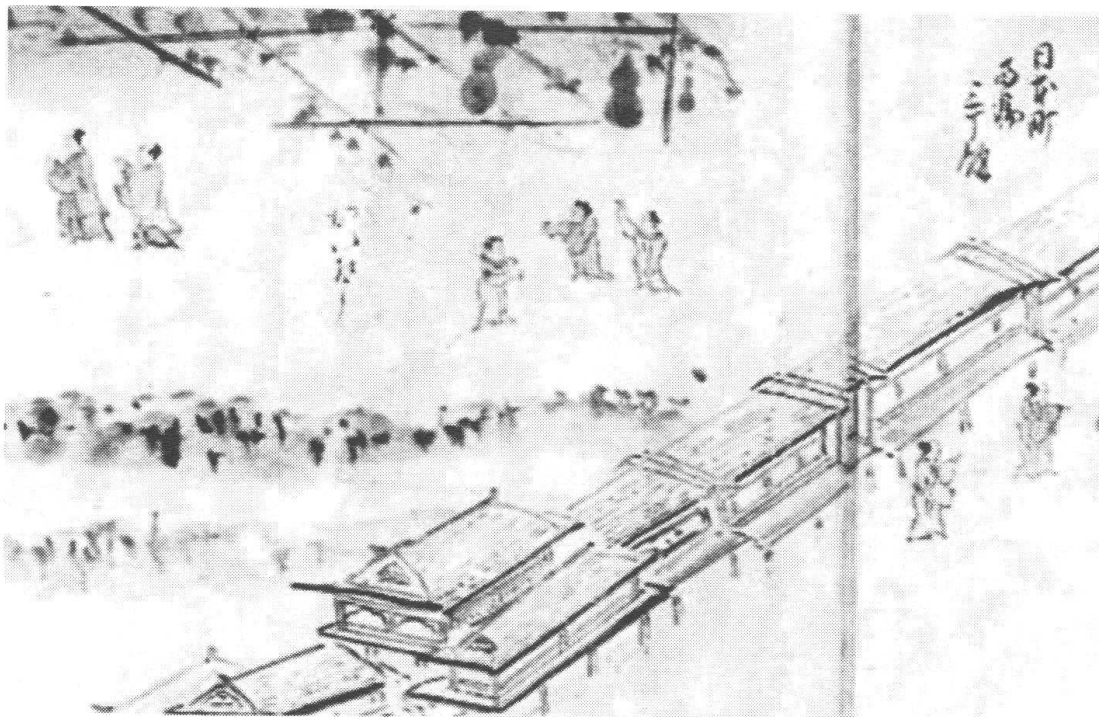


Fig.2-Il quartiere giapponese di Hoi An: pittura della famiglia giapponese Chaya (XVII secolo),
in :Wikipedia Commons



Fig.3-Hoi An, il ponte giapponese, oggi
Foto: M.Marchi

Bibliografia

- BLUSSE' L., 1996, "No Boat to China, the Dutch East Indian Company and the changing Pattern of the China sea trade, 1635-1690", in *Modern Asian Studies*, 30, 1, pp. 51-76.
- BORRI C., 1631, *Relatione della Nuova Missione delli P.P. della Compagnia di Gesù al Regno di Cocincina, scritta dal padre...*, milanese, della medesima compagnia, che fu uno dei primi che entrarono in detto Regno. Alla santità di N.S. Urbano P. P. Ottavo, Francesco Corbelletti, Roma.
- CHEUNG SUI-WAI, 2008, "Construction of the grand Canal and Improvement in Transportation in Late Imperial China", in *Asian social sciences*, 4, 6, pp. 11-22.
- CHIN UNG HO, 2000, *The Chinese of South-East Asia*, Minority Rights Group International.
- CURTIN P.D., 1999, *Mercanti. Commercio e cultura dall'antichità al XIX secolo*, Laterza, Roma (ed. orig. *Cross-cultural Trade in World History*, Cambridge University Press, Cambridge, 1984)
- DI GIOVINE M.A., 2009, "Revitalization and Counter-revitalization: tourism, heritage and the Lantern Festival as Catalyst for Regeneration in Hoi An, Viet Nam", *J. of Policy Research in Tourism, Leisure and Ev.*, 1,3, pp. 208-230.
- DIFFIE B.W., WINIUS G.D., 1985, *Alle origini dell'espansionismo europeo. La nascita dell'impero portoghese (1415-1582)*, Il Mulino, Bologna.
- DROR O., TAYLOR K.W(Introduced and annotated by), 2006, *View of Seventeenth-Century Vietnam, Cristoforo Borri in Cocincina and Samuel Baron in Tonkin*, Cornell Southeast Asia Program, Ithaca.
- GIPOLOUX F, 2009, *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI- XXI siècle*, CNRS éditions, Paris, 2009.
- GUNN G.C., 2003, *First globalization: the Eurasian exchange 1500-1800*, Rowman & Littlefield Pub. Inc., Oxford,
- HOANG ANH TUAN, 2007, *Silk for Silver: Dutch-Vietnamese relations, 1637-1700*, Brill, Leiden-Boston
- HOANG ANH TUAN, 2008, " Vietnamese-Japanese Diplomatic and Commercial relations in the Seventeenth Century", articolo presentato alla Conferenza internazionale *Cultural reproduction on its Interface: An approach from East Asia*, Kansai University, 13-14 dec. 2008, pp. 19-42, in : <http://hdl.handle.net/10112/3375>.
- LOMBARD D., 1970, "Pour une histoire des villes du Sud -Est asiatique", in *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 25, 4, pp.842-856.
- MARCHI M., 2008, *Metropoli asiatiche in trasformazione. Seoul, Shanghai, Hanoi*, Carocci, Roma.
- MARCHI M., 2009a, *Hanoi: città e villaggi nel paesaggio della metropoli*, in CENCINI C. FEDERZONI L., MENEGATTI B.(a cura), *Una vita per la geografia. Scritti in ricordo di Piero Dagradi*, Patron, Bologna, pp.243-255.
- MARCHI M., 2009b, *Viaggiatori e viaggiatrici. Letture storico- geografiche*, Università di Bologna, Alm@DL, AMS Acta (Preprint), in: <http://amsacta.cib.unibo.it/2685/>
- NGUYEN VAN XUAN, 2000, *Hoi An (Tai Ban)*, Danang publishing house, Danang
UNESCO Nomination for Inscription on the World Heritage List. Hoi An ancient Town. 1996, www.unesco.org.
- REID A., 1990, " An " Age of commerce" in Southeast Asian History", in *Modern Asian Studies*, 24,1,p.1-30.
- REID A., 2000, *Le oscillazioni dell'interazione cinese con il Sud-Est asiatico sul lungo periodo*, in ID.(a cura di), *I Cinesi d'oltremare. L'insediamento del Sud-Est asiatico*, Fondazione Giovanni Agnelli Edizioni, Torino, pp. 41-79.
- SKINNER W.G, 1985, "Pres. Address: The structure of Chinese History", *Journal of Asian Studies*, 44,2, pp.271-292
- SURDICH F., 1976, *Fonti sulla penetrazione europea in Asia*, Bozzi, Genova.

- TAYLOR K., 2004, "Cultural Heritage Management. A possible role for Charters and Principles in Asia", *International Journal of Heritage Studies*, 10, 5, pp. 417-483
- UNESCO, 2008, *Cultural tourism and Heritage management in the World Heritage Site of Hoi An, Vietnam*, della serie "Impact: The effects of Tourism on Culture and Environment in Asia and in the Pacific", Bangkok
- WHEELER C., 2003, *A Maritime logic to Vietnamese History?. Littoral Society in Hoi An Trading World c.1550-1830*, in Conference Proceedings: *Seascape, Littoral Cultures and trans-Oceanic Exchanges*, febr.12-15, 2003, DOYLE D.A, SCHNEIDER B. and HALE C. (ed.), in: www.historycooperative.org/proceedings/seascape/wheeler.html.